

令和4年度 第2回呉市地域公共交通協議会

- 議 事 要 旨 -

日 時：令和4年9月16日（金）15時00分～16時00分

場 所：呉市役所本庁2階防災会議室

1 開 会

2 会長挨拶

3 議 事

議案第1号 呉市生活バス等の運賃改定について

【資料1，別表1～14】

4 閉 会



(1) 議案第1号 呉市生活バス等の運賃改定について

発言者	発言要旨
■資料1について、事務局より説明	
江田会長	運賃改定の考え方については、事務局から説明のあったとおりであるが、広島電鉄㈱の山根委員から補足説明等があればお願いしたい。
山根委員	<p>運賃改定の考え方については、先ほど弊社の考え方に準じてという説明があったのでここでは割愛する。新聞報道等でご存じのとおり、9月6日に国への手続きを行っており、大きく2つの運賃の見直しを行う予定である。1つ目は広島市中心部の均一運賃エリアの見直しであり、路面電車も含めて、従来からある均一エリアをデルタ部全域に拡大するとともに、現在190円のところを220円に引き上げる形での見直しである。現在、路面電車は全線が均一運賃である一方、バスは一部区間のみ均一運賃となっており、均一運賃エリアが一致していないという状況である。わかりやすく、使いやすい運賃体系に見直しするため、関係事業者及び広島市と協議してきたところである。その結果、均一運賃エリアをデルタ部全域に拡大することになった。コロナ禍ということで、運賃そのものは引き上げの見直しとなった。</p> <p>また、利便性の高いサービスを提供するため、電車・バス共通の定期券を新しいエリアに拡大すること、デジタルチケットを活用した電車・バス共通のフリーチケットを新設することとしている。</p> <p>もう1つが呉エリアを含む路線バス全線で運賃の見直しを行うものである。コロナ前の令和元年度と比較すると、現在の収入は70%台で推移しており、非常に厳しい経営環境が続いている。コロナ禍が収束した後も、生活様式が新しいものに置き換わり、定着してきている状況で、元の水準に戻ることはないとの見通しである。この2年半で様々な経費削減策を実施してきたが、やむなく運賃の見直しとなり、利用者に負担をかけることになるが、ご理解をお願いしたい。</p> <p>実施日については、11月1日を予定しているが、一部国の認可を受ける関係で、現時点では予定であり、正式に決定したら改めて広報させていただく。</p>
江田会長	一部路線で生活バスに準じて運賃の見直しを予定している瀬戸内産交㈱の土井委員から補足説明等があればお願いしたい。
土井委員	弊社とさんようバス㈱が共同で運行している路線について、見戸代から沖友天満宮前の区間及び島内で乗車し、島外に出る場合は、運賃改定しない方針である。呉市生活バスと重複する区間のみ、同調して運賃改定する予定である。
江田会長	他にご意見、質疑があればお願いする。
城委員	周知の方法について、各自治会へチラシの配布は考えているか。
荻野委員	要望があれば、対応させていただくので、後日調整させてほしい。
城委員	承知した。
江田会長	他にご意見、質疑があればお願いする。
赤木委員	資料1の表では、均一制運賃の路線で値上げとなっているが、広島電鉄㈱の改定率に準じて見直しするという認識でよいか。

	<p>キロ制運賃の路線について、広島電鉄㈱と競合する路線の運賃を合わせることは理解できるが、それ以外の広島電鉄㈱から生活バスに移管した路線について、元々広島電鉄㈱の上限運賃の範囲内で現在の実施運賃となっていると思うが、今回の広島電鉄㈱の上限運賃改定に伴い、同様の考え方で、広島電鉄㈱の上限運賃に合わせるという考え方でよいか。</p> <p>呉広島空港線について、広島電鉄㈱に合わせるということだが、広島電鉄㈱以外に空港線を運行している事業者はあるか。</p>
事務局	<p>均一制運賃の路線で値上げとなっている下蒲刈地区、安浦地区は、広島電鉄㈱から生活バスへの移管路線ではなく、従来から単体で運行してきた路線ではあるが、広島電鉄㈱の運賃改定の考え方に同調して改定するものである。</p> <p>キロ制運賃の路線については、令和元年度に広島電鉄㈱から生活バスに移管された路線であり、直通運賃を適用している。運賃改定後も直通運賃を適用するため、同様の考え方で運賃改定を行うものである。</p> <p>呉広島空港線については、広島駅から広島空港への距離と呉駅から広島空港への距離がほとんど同じことから、運賃を同額にするものである。</p>
赤木委員	<p>広島電鉄㈱が運行している呉広島空港線以外に、空港線はあるか。</p> <p>キロ制運賃の路線で、上限運賃を変える以外に運賃改定する考え方とはどういった考え方か。</p> <p>平均値上げ率、運賃改定による増収見込みはいくらか。</p>
事務局	<p>直通運賃を持たないその他路線の運賃改定の考え方について、広島電鉄㈱の上限運賃を超えない範囲、かつ広島電鉄㈱と同様の改定率となるように運賃を設定している。</p> <p>呉広島空港線は、広島電鉄㈱に運行委託しており、協議運賃となっているため、議題としている。</p>
荻野委員	<p>呉広島空港線について、広島駅から広島空港へ運行している広島リムジンバスの運賃と同額にするもので、呉駅から広島空港へ運行している路線は1つである。</p> <p>キロ制運賃について、広島電鉄㈱は認可の範囲内での運賃改定を予定しており、直通運賃の適用がない路線は、広島電鉄㈱の上限運賃を参考にして調整しているものである。</p>
赤木委員	<p>広島駅から広島空港の路線と呉駅から広島空港の路線で運賃を同額にするということか。</p>
荻野委員	<p>そのとおりである。元々差額が小さかったところを同額にするものである。</p>
事務局	<p>元々片道の運賃は同額で、往復運賃は呉広島空港線の方が割安であったが、広島リムジンバスと整合をとり、往復運賃を同額にするものである。</p> <p>運賃改定により、呉市生活バスの収入は年間400万円程度の増収となる見込みである。</p>
赤木委員	<p>承知した。</p>
江田会長	<p>リモートで参加の委員含めて、他にご意見、質疑があればお願いします。</p>
神田副会長	<p>呉広島空港線と広島リムジンバスの運賃で整合を図る必要があるか疑問はあるが、原案に反対はない。</p>
江田会長	<p>他にはないようなので、本件については承認されたこととして異議はないか。</p>

一 同	異議なし。
江田会長	異議がないようなので、議案第1号は承認されたものとする。以上ですべての議事を終了する。